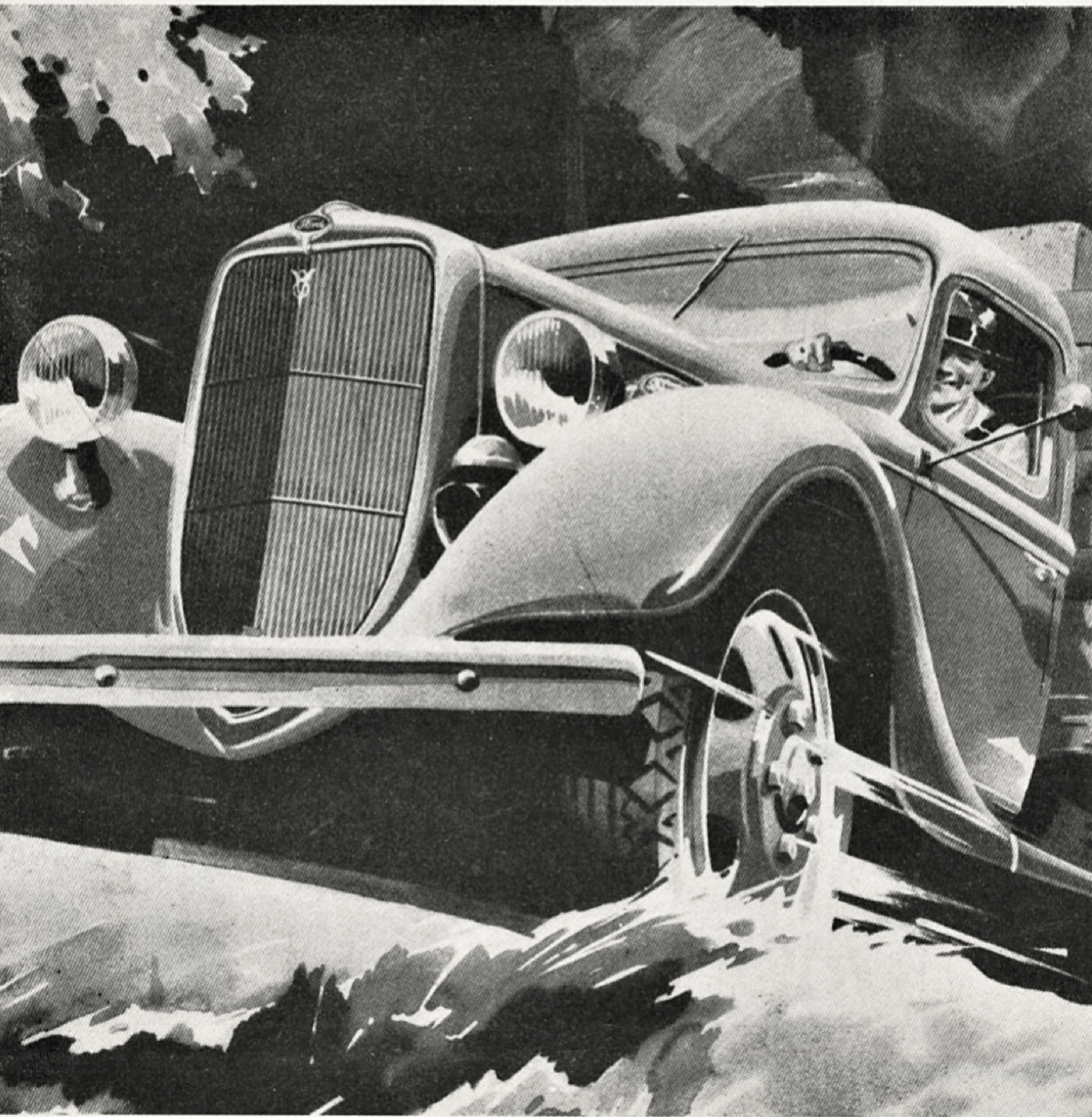
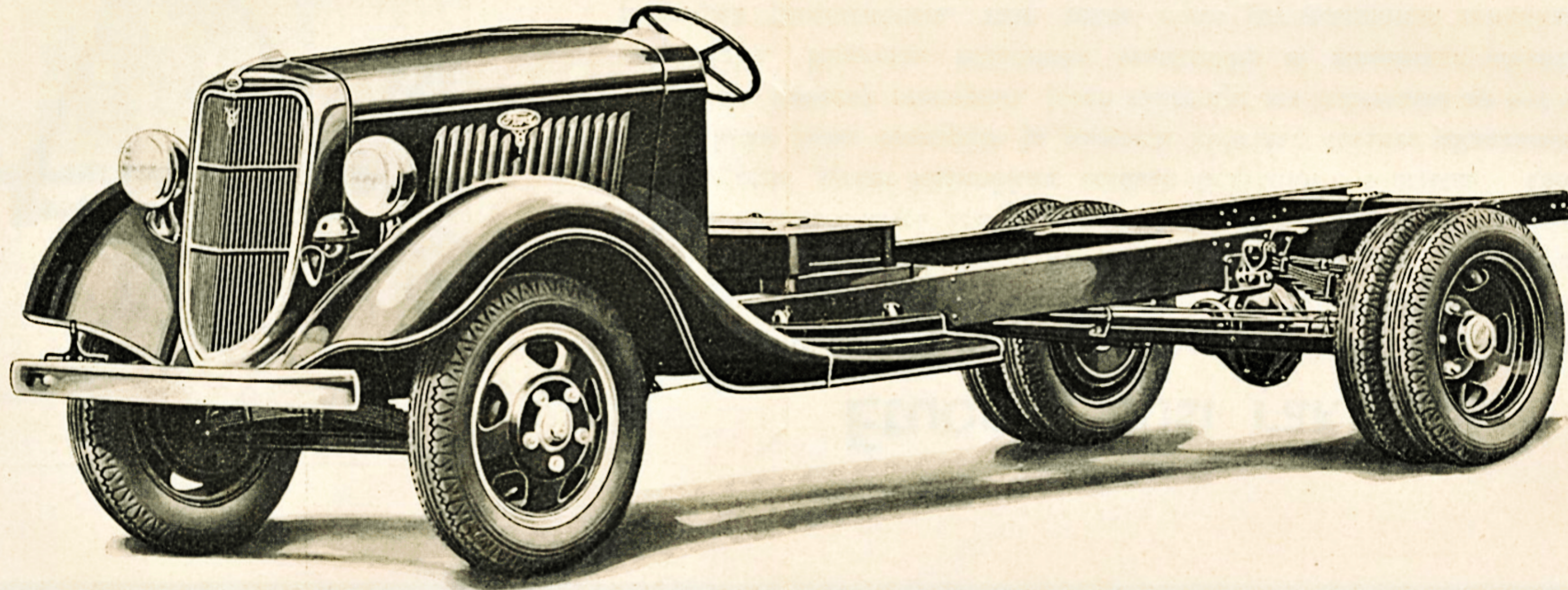
# FORD V-8



## KUORMAVAUNUT

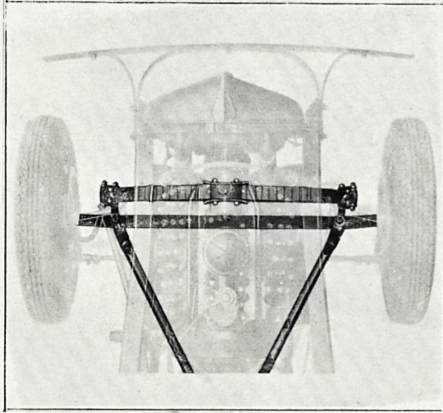
## 157-TUUMAN KONEALUSTA

kaksoistakapyörillä. Sekä 131 ½″ että 157″ konealustan vakiovarusteisiin kuuluu kromipäällysteiset puskurit edessä, varapyörän kannatin, täydellinen sähköjärjestelmä, moottorivaippa ja kupu, kojelauta, yhdistetty sytytys- ja käynnistinlukko, etulokasiivet, viisi teräslevypyörää ja neljä rengasta.



Tuhansittain Ford V-8 kuormavaunuja on nyt liikkeellä, säästäen omistajilleen rahaa ja palvellen heitä hyvin. Aika ja todellinen työ on todistanut Ford V-8:n voimakkaaksi, luotettavaksi, taloudelliseksi moottoriksi kaikkein vaikeimmissakin tilanteissa. Se ei kuluta enemmän polttoainetta kuin nelonen.

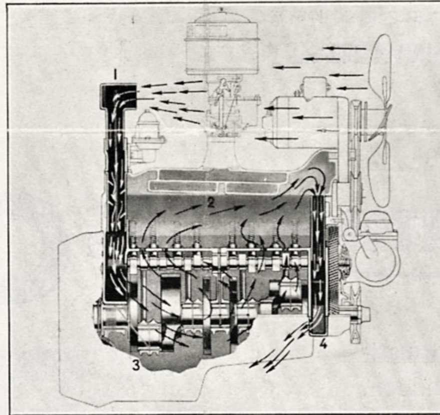
# UUTTA suorituskykyä ja taloudellisuutta



## Etuosan uusi rakenne

Etujousta on siirretty 10 sm. etuakselin etupuolelle. Moottoria on siirretty eteenpäin 22 sm. Tämä seikka yhdessä V-8:n tilaa säästävän rakenteen kanssa tekee mahdolliseksi pitemmän konealustatilan varaamisen kuormitukseen. Etäisyys hytin takaseinästä taka-akselin keskukseen on nyt 16 ½ sm. suurempi kuin ennen, joten jyrkät käännökset voidaan helpommin suorittaa. Tämä rakenne siirtää koko lavaa eteenpäin ja parantaa kuorman tasaista jakautumista. Painon keskus on siirretty eteenpäin, joten suurempi osa kuormasta on nyt taka-akselin etupuolella. Kuorman lisääminen etuakselille ei ainoastaan aiheuta kuorman parempaa jakaantumista, vaan tekee myös jarrutoiminnan tehokkaammaksi ja renkaiden ja jarrujen kulumisen tasaisemmaksi.

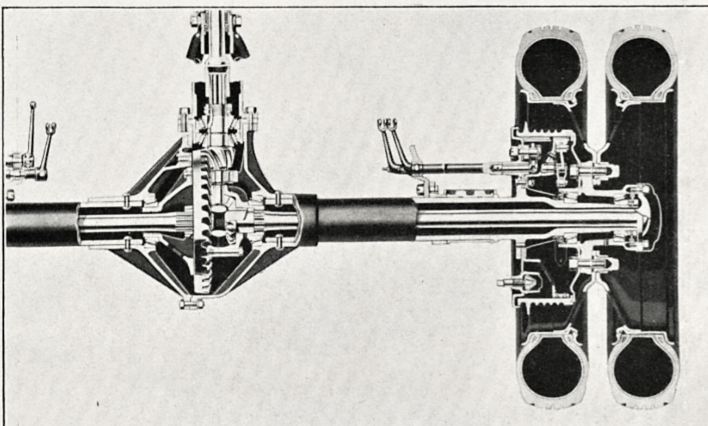
Viereinen piirros esittää ilman kiertokulkua uudessa kampikammion tuuletusjärjestelmässä. Palamaton polttoaine, vesihöyryt ja muut kaasut poistuvat ilman mukana, joten öljyn oheneminen vähenee. Moottori on täten myöskin vähemmän kulumiselle altis.

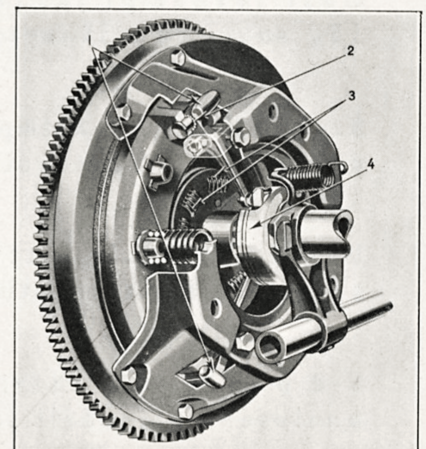



Uusi vankkarakenteinen kuorma-autotyyppinen kytkin on kestävämpi ja suorittaa vaihtamisen pehmeämmin. Uuden kytkimen poljinpaine on pienempi tyhjäkäyntinopeuksilla. Kytkimen irroitinvipujen päissä on painot, joten kytkinlevyn paine lisääntyy sadalla prosentilla keskipakoisvoiman vaikutuksesta moottorin nopeuden kasvaessa. Näin ollen vastus on riittävän suuri eikä luisuminen tule kysymykseen. Kytkimen halkaisijaa on suurennettu. Se on nyt 11 tuumaa, joten hankauspinnan suuruus on kokonaista 123 neliötuumaa (794 $cm^2$). Kytkimen ja vaihdelaatikon kotelo ovat yhtä kappaletta.

## Täysin kuormittamaton taka-akseli

Tämä on kaikkein luotettavin ja kätevin taka-akselin rakenne. Kuormaa kannattaa välittömästi vankka akselikotelo eikä akseli itse. Akselien ainoana tehtävänä on pyörien pyörittäminen. Akselit voidaan poistaa nopeasti ja helposti kohottamatta pyöriä maasta. Vetopyörän kummallakin puolella on vankat rullalaakerit, ja lautaspyörää tukee painelevy. Näiden seikkojen ansiosta pyörät pysyvät paremmin suuntauksessa raskaalla kuormituksellakin ajettaessa. Kaksoistakapyörien laakerit ovat välittömästi kuormituskeskusten alapuolella.






**1** Keskipakoispainot
**2** Laakeri
**3** Jouset
**4** Uusmallinen kytkimen irroitinlaakeri



TALOUDELLISIA




KUORMAVAUNUJA



# Muita ERIKOISPIIRTEITÄ

Vankat, puolielliptiset, liikkuviin ripustimiin kiinnitetyt takajouset varajousineen.

*

Uusi leveämpi jäähdyttäjä.
15% suurempi jäähdytyspinta.

*

Suurempi ja tehokkaampi ilmanpuhdistaja ja äänenvaimentaja.

*

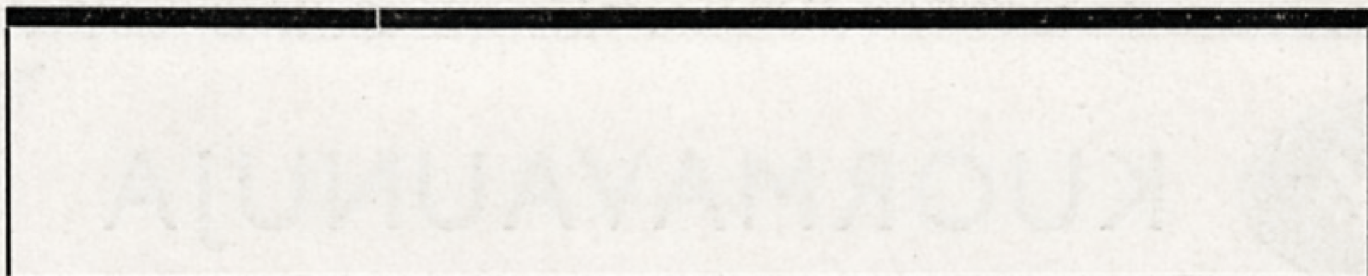
Uudet tehokkaammat jäähdytyspienoilla varustetut jarrut.

*

V-8 moottorin suorituskyky »nelosen» taloudellisuudella.




PYYTÄKÄÄ TÄYDELLINEN, KUVITETTU LUETTELO



Tilgmannin Kirjapaino, Helsinki